

23. *Aslund A.* Comparative Oligarchy: Russia, Ukraine and the United States / A. Aslund // *Europe after the Enlargement*. – Warsaw. – 2005. – April 8-9.
24. *Becker J. A.* Soviet and Russian Press Coverage of the United States: Press, Politics and Identity in Transition / J. A. Becker. – New York, 2002.
25. *Ishiyama J. T., Kennedy R.* Superpresidentialism and Political Party Development in Russia, Ukraine, Armenia and Kyrgyzstan / J. T. Ishiyama, R. Kennedy // *Europe-Asia Studies*. – 2001. – Vol. 53 – № 8.
26. *Kuzio T., Wilson A.* Ukraine: perestroika to independence / T. Kuzio, A. Wilson. – Macmillan, 1994.
27. *Hoffman D.* The Oligarchs / D. Hoffman. – New York, 2002.
28. *Lasswell H.* Propaganda Technique in the World War / H. Lasswell. – London, 1927.

УДК 94(477.54)«193»:[323.3:66-051]

«Соціалістичне містечко»: конструювання радянського урбаністичного простору для робітників Харківського тракторного заводу у 1930-ті рр.

Любавський Р. Г.

Любавський Р. Г. «Соціалістичне містечко»: конструювання радянського урбаністичного простору для робітників Харківського тракторного заводу у 1930-ті рр. У статті реконструюється проект створення «Нового Харкова», соціалістичного містечка для робітників Харківського тракторного заводу. Виявлено засоби «усуспільнення» повсякденного життя робітників. Робиться висновок про те, що бездоганна з точки зору авторів проекту ідея "соціалістичного міста" виявилася непосильним завданням для практичної реалізації.

Ключові слова: робітники, Харківський тракторний завод, соціалістичний побут.

Любавський Р. Г. «Социалистический городок»: конструирование советского урбанистического пространства для рабочих Харьковского тракторного завода в 1930-е гг. В статье реконструируется проект создания «Нового Харькова», «социалистического городка» для рабочих Харьковского тракторного завода. Виявлені способи «колективізації» повсякденної життя робітників. Делается вывод о том, что

безупречная, с точки зрения авторов проекта, идея "социалистического города" оказалась непосильной задачей для практической реализации.

Ключевые слова: рабочие, Харьковский тракторный завод, социалистический быт.

Lubavsky R. G. "Socialistic Town": Constructing the Soviet Urban Spaces for the Workers of the Kharkov Tractor Plant in the 1930s. In the article the project of creating "New Kharkiv" for the workers of the Kharkiv Tractor Factory is rearranged. The ways of "collectivization" of the workers' daily life are revealed. The conclusion is made that the idea of a "socialistic town", being faultless in the opinion of the authors, has proven an impossible task for practical implementation.

Keywords: workers, the Kharkiv Tractor Factory, socialistic way of life.

На думку лідерів партії більшовиків головною перепорою на шляху будівництва нового соціалістичного суспільства був «старий» устрій повсякденного життя соціуму [12, с. 8; 23]. Зміна політичної та економічної систем після революції 1917 р. не призвели до «автоматичної» трансформації побуту населення. Можна погодитися з думкою Штефана Плаггенброга, що революція 1917 р. лише умовно розмежувала «старе» та «нове» [14, с. 41]. Наприкінці 1920-х – початку 1930-х рр. радянська влада приділяла особливу увагу «соціалістичній» реконструкції міського простору та конструюванню нового радянського міста, яке створювалося відповідно до уявлень про соціалістичний спосіб життя [21, с. 152; 8, с. 8]. Ідеологи партії більшовиків вважали розвиток існуючих міст безперспективним і висловлювалися за необхідність створення міських поселень нового соціалістичного типу [13, с. 51]. Відомо, що у цей час в СРСР розроблялося декілька проектів створення нових міст та містечок, але не всі вони були реалізовані.

Метою цього дослідження є реконструкція первинного проекту одного з таких «соціалістичних міст», яке планувалося для робітників Харківського тракторного заводу (далі – ХТЗ), так званого «Нового Харкова». Вибір об'єкта дослідження зумовлений тим, що містечко проектувалося та будувалося одночасно із заводом – флагманом радянської індустрії, «візитівкою» першої п'ятирічки. Цей проект був символічною конотацією соціальних перетворень в столиці Радянської України. Проект організації архітектурно-просторового середовища та його реалізація у вигляді робітничого містечка, на нашу думку, можна розглядати як втілення ідеї «колективізації» побуту робітників.

У радянську добу історики зверталися до проблеми створення соціалістичних умов життя для працівників ХТЗ в контексті вивчення історії підприємства. Автори робили акцент на висвітленні трудових подвигів робітників [1, с. 43; 18, с. 11]. Сьогодні до історії соціалістичного містечка звертаються в контексті досліджень,

присвячених розвитку архітектури Харкова [11, с. 293], у загальних роботах з історії міста [9, с. 240].

Для розв'язання поставленої мети використовувалась діловодна документація центральних органів влади (Народного комісаріату внутрішніх справ УРСР, Всесоюзного автотракторного об'єднання (далі – ВАТО), Державного інституту проектування міст «Діпромiсто»), справочинна документація місцевих органів влади, заводу, а також періодичний друк, спогади робітників та керівників заводу. До дослідження залучались джерела образотворчого характеру (плани та креслення містечка).

Рішення про спорудження ХТЗ Вища рада народного господарства УРСР прийняла наприкінці 1929 р., втім, ще до початку будівельних робіт увага преси була прикута не лише до самого заводу, але й до проекту будівництва «Нового Харкова» – містечка для робітників [2, с. 4]. При обговоренні проекту на сторінках періодичних видань, журналісти робили акцент на тому, що побут мешканців буде організовано за соціалістичним зразком [4, с. 36]. Розробкою проекту займався Державний інститут проектування міст «Діпромiсто». Дослідження діловодної документації інституту дозволило встановити, що проектні роботи велися під керівництвом архітектора П. Ф. Альошина [26, арк. 4]. У текстовій записці до генерального плану містечка при ХТЗ наголошувалося, у ньому не буде недоліків, характерних для «старих» міст (житлової кризи, антисанітарії) [23, арк. 2]. Розробники вважали, щоб досягти цього необхідно відмовитись від усталених принципів забудови міської території, створити нові житлові та соціально-культурні умови життя [27, арк. 63]. Керівник будівництва ХТЗ П. І. Свистун у листі до харківської міської ради писав, що в «новому» місті не будуть панувати «індивідуальні-міщанські» звички [6, арк. 3]. Як свідчить програма забудови «Нового Харкова», провідною ідеєю при плануванні території було компактне проживання робітників поряд із заводом [27, арк. 2]. Цей проект можна розглядати як спробу створення замкненого соціально-економічного організму, свого роду «соціалістичного» локусу, збудованого на протигагу капіталістичному світу. ХТЗ був не тільки «сенсом» існування містечка (всі мешканці – робітники підприємства), а й своєрідною «нулевою координатою» архітектурно-просторової композиції, центральною точкою відліку для прокладання вулиць, трасування головних пішохідних маршрутів, шляхів сполучення зі «старим» Харковом тощо. Архітектори були впевнені, що однією із вад капіталістичного міста був нерівномірний розвиток інфраструктури в різних його районах. Вони вважали, що ієрархічний поділ території на центр та околиці був засобом соціально-просторової стратифікації міського середовища. Розташування помешкання в тому чи іншому районі було одним з маркерів соціального статусу. Натомість,

розробники моделі соціалістичного міста для робітників ХТЗ тяжіли до стандартизації умов життя, прагнули забезпечити рівномірний розвиток інфраструктури нового міста і звести нанівець поняття «престижності» районів. Особливістю організації внутрішнього простору містечка була лінійна забудова вулиць та відсутність дворів, звичних для «старого» міста. У пресі одразу звернули увагу на незвичність організації міського середовища. На думку архітекторів того часу, нова схема зонування простору сприяла покращенню інсоляції квартир та провітрюванню кварталів [15, с. 15]. Проект «Нового Харкова» був викликом «старому» Харкову, усталеним традиціям містобудування та організації життя.

На думку Н. Крупської, для реалізації ідеї «усуспільнення» побуту населення необхідно було створити специфічні житлово-побутові умови життя [10, с. 6]. Ця думка знайшла відображення у проектній документації Головного управління комунального господарства при НКВС УРСР, яке курирувало будівництво ХТЗ [24, арк. 13]. Конкретні шляхи реалізації цієї ідеї обговорювалися на засіданні ради з планування «соціалістичного міста» поблизу тракторного заводу 17 лютого 1930 р. Примітно, що на нараді виникла гостра дискусія про тип житла, який доцільно взяти за основу. Були висловлені і вкрай радикальні пропозиції (замість квартир запроектувати лише маленькі кімнати для сну, розраховані на 1-2 особи), які були відхилені. У результаті обговорення було прийнято рішення зводити будинки з окремими квартирами при максимальному усуспільненні культурно-побутового обслуговування мешканців. За задумом проєктувальників, всі працівники ХТЗ мали отримати квартири в нових «житлових комбінатах». Кожен «житловий комбінат» складався з комплексу будівель та приміщень, необхідних для забезпечення повного «усуспільнення обслуговування індивідуальних потреб». За проектом мали збудувати 36 «житлових комбінатів» на 8-10 будинків, в яких проживало 2548 чоловік, а також включав школу, клуб, їдальню, дитячий садок та ясла. Було заплановано, що будинки кожного окремого «житлового комплексу» будуть з'єднані між собою спеціальними коридорами-мостами на рівні другого поверху, щоб людина, не виходячи на вулицю, могла перейти до приміщення клубу, їдальні, бібліотеки тощо [27, арк. 2].

Паралельно із проєктуванням «соціалістичного міста» для працівників ХТЗ розроблялася також ідея усуспільнення харчування. Проєктувальники підкреслювали, що наявність розвинутої мережі громадського харчування сприяла формуванню нових соціально-побутових відносин між мешканцями. У плануванні квартир була реалізована ідея звільнення жінки від «рабської» праці на кухні (автори проекту наголошували, що однією з вад «старого» Харкова було закріпачення жінки в хатньому господарстві). Згідно з генеральною схемою проєкту містечка, у квартирах не були запроектовані кухні, а

робітники мали харчуватися в громадських їдальнях [25, арк. 64]. Таким чином, «старі» побутові практики (передовсім сімейна трапеза) мали зійти нанівець. Ідея усупільненої системи харчування мала втілюватися в організації роботи їдалень при «житлових комбінатах». Централізований характер роботи громадських їдалень протиставлявся хаотичному веденню хатнього господарства. Найголовнішим в організації системи харчування було те, що вона передбачала уніфікацію та стандартизацію таких індивідуальних явищ як споживання їжі та смаки.

Варто відзначити, що житлово-побутові умови спеціалістів, які були запрошені на будівництво ХТЗ та «Нового Харкова» з Європи та Америки, відрізнялися від тих, які були взяті за основу створення «соціалістичного міста». У діловій документації ВАТО зазначалося, що адміністрація підприємства запросила 175 працівників [3, арк. 2-7]. Іноземні робітники та члени їх сімей (усього 800 осіб) мешкали у п'яти спеціально зведених будинках. У даному випадку інженери-будівельники не ставили за мету створення специфічного житлового простору та місць соціального контакту. В кожній квартирі іноземних працівників була запроектована окрема кухня. Директор заводу писав правлінню ВАТО про необхідність будівництва для закордонних працівників «їдальні з рестораном» та спеціального магазину. [19, арк. 188-189] отже, іноземні робітники були свідомо виключені із зони «соціалістичних» умов життя.

У програмі планування та забудови нового міста було продумано також створення особливих умов для культурного відпочинку робітників ХТЗ, яких не мали працівники підприємств, розташованих у самому Харкові [27, арк. 2]. У кожному житловому комплексі для проведення культурно-просвітницьких заходів та суспільних зборів облаштовувалася зала. У проекті передбачалося створення адміністративного-культурного осередку, до якого входили будинок адміністрації, театр, палаци культури, праці, фізкультури та спорту, будинки кіно та преси, два готелі, музеї, а також басейни для плавання, парк культури та футбольний стадіон. За проектом цю велику кількість об'єктів планувалося звести протягом десяти років [27, арк. 3].

Однак, при всій ідеологічній важливості проекту «Нового Харкова», порівняно із заводом йому відводилася другорядна роль. Свідчення цього знаходимо передовсім у діловій документації підприємства. У пояснювальній записці управління капітального будівництва при ХТЗ зазначалося, що спорудження заводу було головним фронтом трудової боротьби, тому ресурси на розвиток інфраструктури містечка мали розподілятися за залишковим принципом [20, арк. 76]. На цьому тлі не випадково, що вже невдовзі після початку робіт у 1930 р. більш ніж 30 майданчиків житлового будівництва були законсервовані [5, с. 431]. Тракторний завод було збудовано в надзвичайно короткий час

(15 місяців), що подавалося радянської пресою як одне із досягнень п'ятирічки. Звісно, такі темпи потребували від всього колективу колосальної самовіддачі й перенапруження сил. Показово, що після пуску заводу (1 жовтня 1931 р.) робітники вважали, що вони виконали свій головний обов'язок. Незважаючи на житлову кризу, самі працівники сприймали житлове будівництво як другорядну справу. Подібні настрої стали настільки поширені, що директорів заводу довелося підписати декілька наказів та розпоряджень, в яких наголошувалося на забороні розповсюджувати «демобілізаційні» настрої серед робітників [16, с. 372; 17, с. 456]. Втім, житлові умови більшості працівників заводу суттєво відрізнялися від того, що вони мали отримати за первісним проектом. Достатньо відмітити, що в 1934 р. у збудованих квартирах житлових комплексів мешкало близько 14 тис. робітників та членів їх сімей, тоді як майже 16 тис. чоловік були вимушені мешкати в напівтеплих бараках тимчасового типу (збудованих поблизу заводу) та недобудованих житлових корпусах. У бараках робітники розташовувалися надзвичайно скупчено. За офіційними статистичними даними в 1937 р. у бараках на 1 людину припадало 4,8 квадратних метра житлової площі [7, арк. 126-127]. Ці показники були значно гіршими, ніж аналогічні по тогочасному «старому» Харкову, в якому на 1 мешканця припадало 6 квадратних метрів. У бараках, розрахованих на 60 чоловік, як правило, мешкало до 100 осіб. Тому не дивно, що комісії Наркомздрава УРСР неодноразово робили висновки, що санітарний стан бараків був незадовільним. За свідченнями тогочасної преси, суттєво покращити ситуацію не допомагали ані звернення спеціальних комісій до керівників будівництва, ні регулярні дезінфекції, конкурси чистоти, дні здоров'я [28, с. 861].

Для оцінки проекту «Нового Харкова» та його реалізації важливо відзначити, що під час будівництва цей план був значно видозмінений. На втілення в життя грандіозних планів вплинуло прийняття постанови ЦК ВКП(б) «Про роботу з перебудови побуту» від 29 травня 1930 р., в якій піддавалася критиці ідея радикальної перебудови побуту. Радянська влада визнала проекти будівництва нових соціалістичних міст нереалістичними. Партійне керівництво проголосило курс на зменшення витрат на будівництво міст та містечок при промислових об'єктах країни [29, с. 10]. На зміну первинного плану вплинула й нестача коштів. Після обстеження будівельного майданчика ХТЗ 20 травня 1932 р. спеціальний інспектор повідомив правління ВАТО, що реалізувати проект у повному обсязі, не виходячи за межі бюджету, неможливо [20, арк. 79]. Через місяць на раді на якій розглядалися проекти «житлових комбінатів», розроблених за участі вищого техніко-будівельного комітету НКВС УРСР, було прийнято рішення про відмову від зведення коридорів-мостів між будинками з метою здешевлення будівництва на

1-2% [24, арк. 2]. Таким чином, замкнений соціально-економічний організм «житлового комбінату» був розділений на окремі просторово та функціонально пов'язані елементи інфраструктури в межах кварталу. За проектом планувалося збудувати 288 будинків, з яких у 1939 р. було зведено лише 50 [15, с. 15]. Тобто, більша половина робітників ХТЗ не отримала окремої квартири у 1930-ті роки (житлова криза почала вирішуватися тільки у середині 1950-х р.).

Отже, автори проекту «Нового Харкова» розглядали його в якості «соціалістичного локусу», що стане альтернативою «старому» Харкову. Інженери-конструктори розглядали це містечко у якості моделі ідеальної організації життя, універсуму нового побуту. Тому у первісний план закладалися такі конструктивні рішення, завдяки яким мало бути досягнуто максимальне детермінування повсякденного життя робітників ХТЗ, й виключалися можливості виникнення повсякденних практик, які не вписувалися в соціалістичну модель побутових відносин. У проект була закладена ідея «зменшення» приватного й розширення публічного простору людини шляхом формування специфічного житлового середовища та місць соціального контакту. Розширення публічного простору мешканців відбувалось за рахунок обмеження їхнього «світу вибору» соціальних дій. Втім, при тому що, будівництво ХТЗ стало одним із досягнень першої п'ятирічки, план будівництва «Нового Харкова» був провалений. Можна констатувати, що задуманий проект було реалізовано лише в загальних рисах. При всій ідеологічній важливості проекту, його втілення продемонструвало всі слабкості житлового будівництва та створення інфраструктури. Хоча архітектурно-просторові рішення плану містечка задавали «параметри» повсякденного життя мешканців, первісний проект не був реалізований й «Новий Харків» не став «оплотом соціалізму», як його бачили автори проекту.

Примітки

1. *Борфин Б., Вольский В. Харьковский тракторный завод и «Новый Харьков»* / Б. Борфин, В. Вольский. – Х., 1930.
2. *Будування міста навколо Тракторного заводу* // Вісті ВУЦК. – 1930. – 8 квітня.
3. *Государственный архив Российской Федерации.* – Ф. 5451. – Оп. 39. – Д. 61.
4. *Григорович М. Тракторобуд* / М. Григорович // Культробітник. – 1930. – № 7.
5. *Дементьев А. Закончить жилстроительство – такова задача строителей на ХТЗ* / А. Дементьев // На высшую ступень. – 1931. – № 16.
6. *ДАХО.* – Ф. 5652. – Оп.1. – Спр. 2862.
7. *ДАХО.* – Ф. 5652. – Оп.1. – Спр. 642.

8. Измозик В., Лебина. Н. Петербург советский: «новый человек» в старом пространстве 1920–1930-е гг. / В. Измозик, Н. Лебина. – СПб., 2010.
9. *Історія міста Харкова ХХ століття*. – Х., 2004.
10. Крупская Н. Вопрос поставленный октябрем / Н. Крупская // Города социализма и социалистическая реконструкция быта: Сб. статей. – М., 1930.
11. Лейбфрейд А. Харьков от крепости до столицы / А. Лейбфрейд, Ю. Полякова. – Х., 1998.
12. Луначарский А. О быте / А. Луначарский. – М., 1927.
13. Меерович М., Коньшева Е., Хмельницкий Д. Кладбище соцгородов: градостроительная политика в СССР (1928–1932) / М. Меерович, Е. Коньшева, Д. Хмельницкий. – М., 2011.
14. Плаггенборг Ш. Революция и культура: культурные ориентиры в период между Октябрьской революцией и эпохой сталинизма / Ш. Плаггенборг. – СПб., 2000.
15. Плотников В. Побутове будівництво Харківського тракторного заводу / В. Плотников // Архітектура радянської України. – 1939. – № 5.
16. Приказ № 153 по второму району Индустрия строительства Харьковского тракторного завода // На высшую ступень. – 1931. – № 14.
17. Приказ № 223 по второму району Индустрия строительства Харьковского тракторного завода // На высшую ступень. – 1931. – № 16.
18. Родионов В., Анненков П. Рожденный дважды / В. Родионов, П. Анненков – Х., 1981.
19. РГАЭ. – 7620. – Оп. 1. – Д. 112.
20. РГАЭ. – Ф. 7620. – Оп. 1. – Д. 693.
21. Сальникова А. Здесь будет город-сад! «Культивирование» советского городского провинциального пространства в 1920–1930-е годы / А. Сальникова // AVImperio. – 2008. – № 4.
22. Троцкий Л. Чтобы перестроить быт, надо познать его / Л. Троцкий. [Электронный ресурс]. Режим доступа: www.komintern-online.com. Доступ – 01.10.2011.
23. ЦДАВО. – Ф. 5. – Оп.3. – Спр. 1877.
24. ЦДАВО. – Ф. 5. – Оп. 3. – Спр. 2085.
25. ЦДАВО. – Ф. 5. – Оп.3. – Спр. 1877.
26. ЦДАМЛМ. –Ф. 8. Оп. 1. – Спр. 265.
27. ЦДАМЛМ. – Ф. 8. – Оп. 1. – Спр. 261.
28. Чацкий Л. Конкурс чистоты на тракторострое / Л. Чацкий // Путь к здоровью. – 1930. – № 23-24.
29. Черня И. За дело / И. Черня // Революция и культура. – 1930. – № 9-10.